

### Gleisloser Transport

...ist heute in der Hüttentechnik der letzte Schrei. Statt einer Schmalspurlok mit 100 PS benutzt man heute lieber einen Straßenschlepper mit 450 PS zur Beförderung einer Fuhre Schlacke, statt einer Bahntrasse von 2,50 m Breite und Tordurchfahrten von 3, 50 m Höhe baut man heute lieber Werksstraßen von 10- 15 m Fahrbahnbreite (wie Adolfs Autobahnen !) und Tore von 10 x 10 m lichter Weite. Warum? Weil das einfach heute echt voll angesagt ist bzw. weil wenn wir das halt nicht machen würden, dann würden wir uns halt irgendwie voll außerhalb der Gruppendynamik stellen und uns halt irgendwie voll isolieren oder was und so (merke: Mc Kinsey schickt tatsächlich Psychologen als Berater für technische Fragen in die Grundstoffindustrie!). Und in Branchenkreisen geht bis heute das Gerücht um, Hoesch in Dortmund habe sich mit der Umstellung von der Schmalspurbahn auf überschwere Straßenfahrzeuge verhoven, sei unter anderem dadurch in die Miesen geraten und damit zur leichten Beute des genialen Konzernarchitekten (andere nennen ihn einen Spekulanten) Gerhard Cromme von Krupp geworden...

Dabei hat es den gleislosen Transport in der Hüttenindustrie schon immer gegeben. Der Bollerwagen war natürlich schon vor der Werksbahn da in der Zeit der alten Stücköfen und Garherde, und in kleinen Betrieben und für kleine Ladungen hat sich der Handbetrieb mit gleislosen Fahrzeugen bis heute halten können. Als Zubringer zur Eisenbahn war er auch immer neben der Schmalspurbahn in Betrieb, und auch die meisten Feldbahnhersteller haben straßengängige Spezialfahrzeuge für diese Zwecke geliefert. Nicht nur die Großen wie Decauville, O&K oder Ferrostaal waren in diesem Bereich aktiv, sondern auch und gerade die kleinen "Transportgeräte- Fabrikanten" wie Bischoff (Recklinghausen), Gebr. Blumhardt (Wuppertal) oder Albert Irion (Stuttgart) standen hier immer schnell auf der Matte, wenn ein Kunde aus der Hütten- oder Gießereibranche Sonderwünsche hatte.

Der Gabelwagen zum Transport kleinerer Gießpfannen ist in Gießereien noch heute im Einsatz- bei unserer Gießerei hier im Dorf war so eine Karre noch Mitte der 1990er Jahre zu sehen und ich glaube, es gibt sie heute noch. Woher der Name Gabelwagen kommt, ist auf den Bildern deutlich zu sehen- von der gabelförmigen Bauweise des Rahmens, der die Pfanne seitlich umgreift.

Mein Gabelwagen entstand aus ein paar Resten eines alten Lkw- Bausatzes, etwas Draht und zwei Rädern mit einer interessanten Vorgeschichte. Die Räder stammen aus den 1960er Jahren und wurden offensichtlich damals als "Ausschmückungsteile" für Lokschuppen in den Handel gebracht. Zum Eigenheim des deutschen Spießers im Maßstab 1:1 gehört ja bekanntlich das hölzerne Ackerwagen- Rad, das dekorativ an der Mauer steht. Früher wurden diese Räder von echten Ackerwagen abmontiert, und heute gibt es keine hölzernen Ackerwagen mehr- die Räder werden längst in Taiwan als Dekorationsstücke massenfabriert und man kann sie bei "Obi" kaufen. Und auch schon seit rund 50 Jahren gehört zur "Spur Ha- Oh"- Schpielzeugeisenbahn des deutschen Brontal- Prolls bekanntlich das Dampflok- Rad, das dekorativ an der Lokschuppenwand lehnt. Und zu diesem hehren Zwecke waren irgendwann mal diese zwei Räder hergestellt worden. Sie hatten Spurkränze, die noch dicker waren als bei den alten Trix- Expreß- Rädern, und sie hatten keine Kurbelzapfen und Gegengewichte- die Räder mit 25 mm Durchmesser können also einfach nur als Dekorationsstücke für die Schpielzeugeisenbahn eines Deutschen Edelspießers gedacht gewesen sein! Da brauchte ich dann nur noch die Spurkränze abzudrehen, um die Räder für ein Straßenfahrzeug einzusetzen- genau darum hatte ich sie mal auf einem Trödelmarkt geschossen...



*Der Gabelwagen unlackiert*



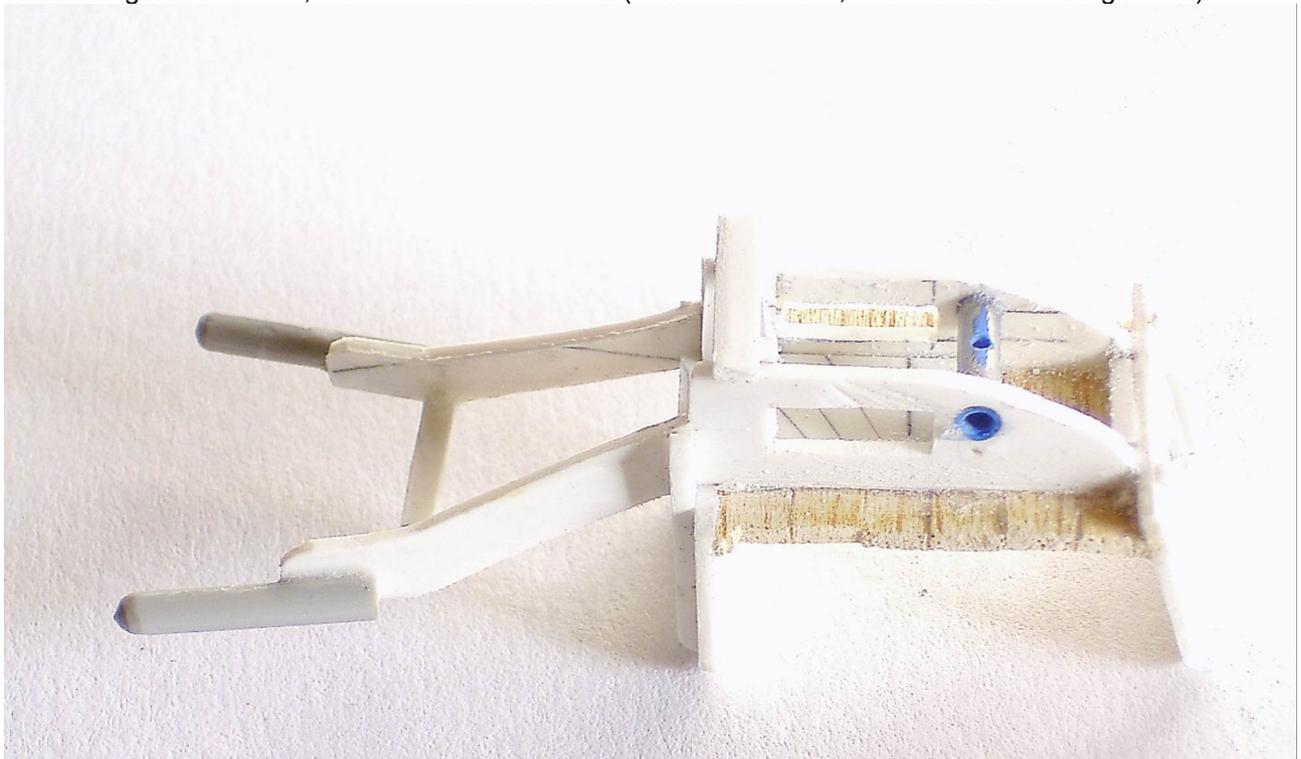
*Der Gabelwagen fertig lackiert*

Das zweite Fahrzeug ist kein reines Straßenfahrzeug, sondern ein schienengängiges Spezialfahrzeug, das notfalls auch straßengängig ist. Schienengängige Schubkarren zur Beförderung kleiner Lasten von Hand auf engem Raum wurden auch Ende des 19. Jahrhunderts von allen bekannten Feldbahn- Herstellern angeboten. Sie wurden unter anderem für folgende Einsatzgebiete angepriesen:

- Beförderung von Torf auf fliegenden Gleisen vom Stich zur Stammstrecke der Torfbahn,
- Beschickung von Ziegelöfen,
- Beförderung von Werksteinen auf Baustellen und in Steinmetzbetrieben und
- Beförderung von Blöcken, Barren, Proben, Schrott usw. in Hüttenbetrieben in kleinen Mengen.

Und damit ist dann auch der Zusammenhang mit der Stenkelfelder Hütte gegeben...

Mein Modell entstand aus Polystyrol- und Balsaholzresten, die ich so zufällig beim Ausmisten in der Werkstatt gefunden hatte, und einem alten Radsatz (soweit erinnerlich, von einem Lima- Billigmodell).



*Gleis- Schubkarre im Rohbau*

Das Bild der Karre im unlackierten Zustand zeigt deutlich, wie sich ein konventioneller Spitzenlagerungs-Radsatz auf Innenlager umbauen lässt: mit einer Schmierhülse als Lager, wie sie früher im Bergbau bei leichten Förderwagen üblich war. Man nehme: ein Kunststoff- oder Messingrohr, dessen Innendurchmesser zu einer handelsüblichen H0- Achse paßt. Das baut man in den Fahrzeugrahmen ein, versieht es in der Mitte mit einem Schmierloch für Modellbau- oder Uhrenöl, und fertig ist die Laube. Das Rohr sorgt für einwandfreie Parallelführung des Radsatzes, und die größere Lauffläche verringert die Gefahr des Ausleierns- allerdings fährt man auch nur gut, wenn man gut schmiert. Ungeschmiert laufen diese Innenlager doch etwas hakelig.



Die Bauzeit für beide Fahrzeuge zusammen betrug übrigens knapp 10 Stunden- ein verregnetes Wochenende.